

GUTE LOGISTIK FÜR LEBENSWERTE INNENSTÄDTE

Gemeinsame Positionierung von

Deutscher Städtetag,
Deutscher Städte- und Gemeindebund,
Handelsverband Deutschland und
Bundesverband Paket und Expresslogistik

I. Ausgangssituation

Bedingt durch den wachsenden Online-Handel steigt die Anzahl der Paketsendungen Jahr für Jahr deutlich bis auf ca. 4 Milliarden im Jahr 2020. Die urbanen Verteilerverkehre steigen ebenfalls stetig und erhöhen das Verkehrsaufkommen. Das Wachstum erzeugt zusätzlichen Verkehr, trotz der Bemühungen der KEP-Dienste die Kilometerleistungen pro Lieferung zu verringern und Logistikkonzepte effizienter zu gestalten. Die Verkehrsflächen, die für innerörtliche Verkehre zur Verfügung stehen, sind begrenzt. Die Kommunen müssen Nutzungskonkurrenzen im öffentlichen Raum mit den Belangen der Lebens- und Aufenthaltsqualität, des Umweltschutzes und des flüssigen Verkehrs in Einklang bringen. Die KEP-Dienste haben Flächenbedarfe und müssen überwiegend öffentliche Verkehrsflächen nutzen. Der Einzelhandel ist gleichermaßen auf die Auslieferung in Geschäfte wie an Kunden angewiesen.

II. Ziele und Maßnahmen

Gemeinsames Ziel des Deutschen Städtetages (DST), des Deutschen Städte- und Gemeindebundes (DStGB), des Handelsverbandes Deutschland (HDE) und des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik (BIEK) ist es, saubere und lebenswerte Städte und Gemeinden zu erhalten, die der umfassenden Versorgung der Bevölkerung gerecht werden und die Belastungen aus KEP und urbanen Verteilerverkehren auf das unvermeidliche Maß zu reduzieren. Um dies zu realisieren, sollen folgende Voraussetzungen erfüllt werden:

1. Fossil betriebene Wirtschaftsverkehre in Städten und Gemeinden auf alternative Antriebstechnologien und Methoden umstellen

Die KEP-Dienste werden ihre Fahrzeuge im Auslieferungsverkehr verstärkt und sukzessive auf alternative Antriebe umstellen, um der Immissionssituation in Kommunen Rechnung zu tragen, Beiträge zur Verringerung von Klimaschadstoffen zu leisten und konventionell angetriebene Fahrleistungen zu substituieren.

„Der Paketverkehr muss möglichst leise und umweltverträglich sein und alle unnötigen Wege vermeiden. Es gilt also, unterschiedliche Interessen und Ansprüche auszugleichen. Deshalb ist es gut, dass Paketlogistik, Handel und Kommunen sich austauschen und gemeinsam verträgliche Lösungen suchen und ausprobieren wollen.“

Helmut Dedy, Hauptgeschäftsführer
Deutscher Städtetag

Die unterzeichnenden Verbände werden die Förderung einer sukzessiven Umstellung auf alternative Distributionsformen, die motorisierte Verkehre vermeiden, und der hierfür erforderlichen Fahrzeuge und ergänzenden Infrastruktur gegenüber den Fördermittelgebern aktiv vertreten.

2. Stadtverträglichkeit der Logistik erhöhen — Logistikkonzepte optimieren Fahrleistungen verringern / Auslastungen verbessern

Die KEP-Dienste sind bestrebt, die aus der Stadtlogistik resultierenden Belastungen für die Kommunen und ihre Bevölkerung zu verringern. Diese drücken sich in verkehrlichen Überlastungen, Luft- und Lärmbelastungen aus. Das Verkehrsaufkommen muss reduziert, Emissionen verringert und die Verträglichkeit der Logistikverkehre erhöht werden. Hierzu werden die KEP-Dienste ihre Logistikkonzepte weiter optimieren, Formen der Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Anbietern ausweiten, wenn sie der Verringerung des Verkehrsaufkommens dienen und für den jeweiligen Zweck und Einsatzort geeignete Fahrzeuge einsetzen.

„Das Verkehrsaufkommen durch den Lieferverkehr muss deutlich reduziert werden, um die Lebens- und Aufenthaltsqualität für Bürgerinnen und Bürger zu verbessern. Zukunftsfähige Logistik für Städte und Gemeinden funktioniert nur im Zusammenwirken von Zustelldiensten und Kommunen.“

Dr. Gerd Landsberg, Hauptgeschäftsführer
Deutscher Städte- und Gemeindebund

3. Umgang mit gewerblichem Lieferverkehr in Fußgängerzonen mit Einfahrverboten klären

Insbesondere in Fußgängerzonen besteht künftig auch tagsüber erhöhter Bedarf an Lieferverkehr. Ansässige Händler sind auf kleinteilige und taggenaue Belieferung angewiesen und reagieren auf die Anforderungen des E-Commerce und der „Same Day Delivery“. Sie werden künftig zunehmend den Versand aus dem Laden heraus am selben Tag anbieten. Derartige Verkehre müssen das Primat der Sicherheit des Fußverkehrs beachten und sollen sich verstärkt auf Lastenfahrräder und fußläufige Transporthilfen stützen. Sie gewährleisten abgestimmte Möglichkeiten der Abholung aus den Geschäften auch in Fußgängerzonen mit der Möglichkeit einer Warenauslieferung entsprechend den Kundenwünschen.

DST und DStGB empfehlen ihren Mitgliedern, versuchsweise Befreiungen von Einfahrverboten oder zeitlichen Zufahrtbeschränkungen für Lastenräder und Fahrzeuge mit alternativen Antrieben in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten und den rechtlichen Möglichkeiten zu prüfen. Soweit die rechtlichen Möglichkeiten nicht bestehen sollten, werden sich die unterzeichnenden Verbände für entsprechende Regelungen auf Bundes- und Landesebene verwenden. Zudem fordern die Verbände Bund und Länder auf, Mittel für die wissenschaftliche Begleitung stadtverträglichen Logistikverkehrs bereitzustellen.

„Lebendige Innenstädte, der Handel und seine Kunden sind auf effiziente Logistik angewiesen. Angesichts des durch den Online-Handel steigenden Lieferverkehrs brauchen wir mehr Mut zu Innovationen, um unsere Stadtzentren auch für die Zukunft als attraktive Orte und Anziehungspunkte zu erhalten.“

Stefan Genth, Hauptgeschäftsführer
Handelsverband Deutschland

4. Privilegierte Ladezonen ausweisen und freihalten

DST und DStGB wirken darauf hin, dass die Gesetzgeber den Kommunen die Möglichkeit einräumen, anhand der örtlichen Bedingungen (weitere) Privilegierungen (Ladezonen) auszuweisen, damit städtischer Wirtschaftsverkehr erleichtert abgewickelt und das Parken in zweiter Reihe reduziert werden kann. Voraussetzung dafür ist, dass sich Lieferzonen räumlich integrieren lassen (Platzverfügbarkeit) und dass die Verkehrskapazität für den Gemeingebrauch nicht unangemessen beschränkt wird (Kapazität des Straßenraumes). Jegliche Privilegierung muss mit einem nachweisbaren Mehrwert für den Gemeingebrauch verbunden sein. Dies erfordert auch, Fehlverhalten unrechtmäßig in Ladezonen haltender oder parkender Fahrzeuge konsequent zu ahnden.

5. Mikro-Depots im Immobilienbestand fördern — Rechtssicherheit für Mikro-Depots schaffen

Stationäre und mobile Mikro-Depots können die Zustellungswege auf der „letzten Meile“ verkürzen helfen und damit den Einsatz von Lastenfahrrädern oder fußläufigen Transporthilfen für die Zustellung fördern.

Bevorzugt sollen leerstehende oder ungenutzte Immobilien auf ihre Eignung als stationäre dezentrale Mikro-Depots, die von den Dienstleistern gemeinsam genutzt werden können, geprüft werden. DST und DStGB empfehlen, diese in ein ggf. vorhandenes kommunales Einzelhandels- und Verkehrskonzept zu integrieren. Mobile Mikro-Depots sind Nutzfahrzeuge oder Container, die durch die KEP-Anbieter an geeigneten Orten in urbanen Zustellbezirken abgestellt werden.



Schematische Darstellung des Mikro-Depot-Konzeptes

DST und DStGB sehen eine bessere Genehmigungsfähigkeit der mobilen Mikro-Depots, wenn alle örtlichen KEP-Anbieter die mobilen Mikro-Depots gebündelt abstellen. DST und DStGB empfehlen ihren Mitgliedern, Sondernutzungen von Verkehrsflächen an hierfür geeigneten Standorten unter dieser Voraussetzung zu prüfen und einzuräumen.

Die Einordnung der Mikro-Depots richtet sich nach verkehrlichen, städtebaulichen und gestalterischen Kriterien. Die unterzeichnenden Verbände sehen ein probates Verfahren darin, exemplarische und ihren Grundprinzipien nach vervielfältigbare Musterlösungen für das Abstellen von mobilen Mikro-Depots bspw. in Modellstädten der Stadtlogistik im Wege von Werkstattverfahren, bspw. begleitet durch die Bundesstiftung Baukultur, zu planen und zu bauen.

6. Entzerrung der Verkehrslastspitzen durch Nachtbelieferung prüfen

Die unterzeichnenden Verbände empfehlen die Prüfung von alternativen oder ergänzenden Versorgungskonzepten im Handel. Die Warenanlieferung in Geschäfte und Filialen des Handels in verkehrsarmen Nebenzeiten kann einen Beitrag zur Stauvermeidung und Entzerrung von Verkehren liefern. Dazu muss sichergestellt werden, dass eine Anlieferung unter strikter Einhaltung der Anforderungen des Lärmschutzes stattfinden kann. Hierfür sollten zertifizierte geräuscharme Lkw nach dem Vorbild der PIEK-Zertifizierung in den Niederlanden und Anlieferungsverfahren zum Einsatz kommen, die geeignet sind, mit Sondergenehmigung auch in Randzeiten in Innenstädte einzufahren. Flankierend dazu sprechen sich DST und DStGB für die rechtliche und schallschutztechnische Prüfung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes (wie z. B. des „Hamburger Fensters“) in lärmvorbelasteten Gebieten unter engen Voraussetzungen auch bei gewerblichem Lärm aus, falls prioritäre Schutzmaßnahmen nicht ausreichen.

„Wir freuen uns über die Unterstützung der kommunalen Spitzenverbände bei verkehrspolitischen Maßnahmen. Die Empfehlung an die Städte, einen koordinierenden Ansprechpartner zu schaffen, der in Logistik- und Flächenfragen für die Stadt spricht, wird die Zusammenarbeit mit den KEP-Unternehmen weiter verbessern.“

Marten Bosselmann, Geschäftsführer
Bundesverband Paket und Expresslogistik

7. Zusammenwirken von KEP-Dienstleistern mit den Planungs- und Genehmigungsbehörden der Kommunen verbessern

DST und DStGB empfehlen ihren betroffenen Mitgliedern, nach Möglichkeit Ansprechpartner mit einem koordinierenden Mandat für den Wirtschaftsverkehr und die Stadtlogistik zu bezeichnen. Die KEP-Dienstleister werden ihrerseits den Kommunen im Falle der Beanspruchung öffentlicher Flächen für Mikro-Depots und der Beantragung von Sonder(nutzungs)genehmigungen und Befreiungen möglichst koordiniert gegenüberzutreten.

Kontakt



Marten Bosselmann
Geschäftsführer
info@biek.de

Carsten Hansen
Leiter Innenstadtlogistik
carsten.hansen@biek.de

Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V.
Dorotheenstraße 33
10117 Berlin
T +49 30 206 178 6
www.biek.de

Juli 2018